



N°40/41  
numéro  
double  
spécial quaranté

# Journal dérailleur l'heurO vélo

Fête  
européenne  
du vélo  
samedi 31 mai  
Sortie balade  
rendez-vous 14 h  
à la MNE

## Sommaire

Le Palmarès 2002 des institutions	p2
L'AG sans danger	p3
Tests d'antivols	p3
Manif : J'en ai pour 2 mn	p4
Lille en folie	p4
18 mois pour une bordure	p4
Maison Folie : Droit de réponse de MP Daubresse	p5
Tram+vélo : c'est possible	p5
Brèves : Ici Londres	p5
Le sens des recours juridiques	p6
Du vélo, pas la guerre	p6
De la revendication à plus de coopération	p7
Guidon d'or à des lillois ?	p7
Quarantième rugissant	p8
Bogota donne l'exemple	p8
Les chevilles qui enflent	p8
RN 41 : la cassation ?	p9
Fénelon n'aime pas les vélos	p9
A London, et à Lille ?	p9
Aménagement cyclable : toujours rien à Lille	p10
Suivi des cyclofiches	p10
GTV : compte rendu	p11
Et le vélo devint scie	p11
Journée Vélo-boulot	p11
Un facteur sachant rouler	p12
Pollution : se protéger	p12
Brèves de Jean	p13
Mieux entretenir les bandes cyclables	p14
Mettre son bras pour aller tout droit	p14
Cherche cyclistes pour ralentir la circulation	p15
Vélos pas chers	p15
Journée Vélo-boulot	p15
Agenda	p16

## éditorial

### faites du vélo, pas la guerre

Les automobilistes sont souvent peu conscients de la mobilité et de la place des cyclistes en ville.

Tout cycliste urbain affronte quotidiennement ce défaut très gênant, mélange d'incivisme et d'irrespect qui se traduit par :

frôlements de carrosserie, queues de poisson, clignotants rarement utilisés, portières-guillotines et bien sûr, occupation intempestive de nos bandes cyclables pendant ces fameuses "deux minutes" (même pas besoin de couper le moteur, d'abord parce que ça use le démarreur !). A Lille (même si les Lillois sont, paraît-il, les conducteurs de France les plus courtois, qu'est-ce que ça doit être ailleurs !), les conducteurs pressés et qui, bien sûr, travaillent, eux, (c'est bien connu, le vélo, c'est pour se balader) nous rendent la vie, oh pas impossible, non, faut pas exagérer, mais difficile, surtout pour les enfants et les personnes qui se déplacent en fauteuil électrique. Pour eux, contourner les véhicules squattant nos maigres espaces de circulation est un exercice peu évident quand le trafic est important.

#### "Pleinement citoyen"

La manifest'action du samedi 22 mars se voulait pédagogique et frondeuse. Pour la première fois, l'ADAV s'est associée avec la jeune association "Pleinement citoyen", regroupant une vingtaine d'handicapés se déplaçant parfois en fauteuil sur les bandes cyclables (car les trottoirs leur sont le

plus souvent inaccessibles) pour aller traquer l'automobiliste sans gêne.

Si, pour cause de manif' anti-guerre en Irak, les voitures étaient rares ce jour-là, la police ayant quadrillé le centre-ville de Lille, là où nous cherchions des voi-



Des handicapés se déplaçant parfois en fauteuil sur les bandes cyclables

tures-squatteuses. Elle a été l'occasion de prouver que l'ADAV n'était pas une association catégorielle et que son combat profitait aussi aux autres modes de déplacement : personnes à mobilité réduite, piétons et rollers.

#### Aménagements squattés

Depuis de longues années, l'ADAV s'est mobilisée, s'est démenée pour obtenir un réseau cyclable dans la région Nord-Pas-de-Calais. Aujourd'hui, ces aménagements sont squattés sans vergogne par quelques automobilistes méprisants. Toutes les politiques cyclables des municipalités et autres collectivités territoriales sont vouées à l'échec si certains automobilistes continuent de nous prendre pour des farfelus. Si on veut accroître la place du vélo pour une ville plus calme, moins dangereuse et moins polluée, il faut que les automobilistes nous respectent. Il en va de notre plaisir et de notre droit de circuler à vélo sans risquer notre vie.

Un gendarme, dans une émission de télé, disait à propos des délinquants de la route qu'il "rentrait dans la logique de la traque. Je traque un ennemi". Nous, à vélo, on "trac" à cause de quelques "ennemis" à moteur.

Yves Maerten

# Quelques satisfactions et beaucoup d'espoir

Samedi 15 Février, l'ADAV organisait une conférence de presse pour le célèbre et redouté palmarès des institutionnels. Deux adjoints de la Ville de Tourcoing, M. N'GIMBI et Mme SCHARLY, deux représentants de Transpole et M. QUIQUET, Vice Président de Lille Métropole Communauté Urbaine s'étaient spécialement déplacés, signe de l'impact du palmarès auprès de nos élus.

Nord-Eclair a titré sur 5 colonnes : "Tourcoing, médaille d'or"

et la Voix du Nord : " Les férus de vélos récompensent Tourcoing". Avec en plus, une interview de notre secrétaire Jean-Pierre Verhille sur France-Bleu Nord et un reportage d'Europe 1 TV filmant Michel Anceau pédalant sur les aménagements cyclables de Tourcoing .

Bref, une bonne médiatisation de notre palmarès qui, nous le savons, reste un formidable aiguillon pour faire avancer la politique cyclable dans notre région.

**1<sup>er</sup>** **La ville de Tourcoing** sort du lot cette année. Après des années de léthargie la ville s'est enfin réveillée (sous l'impulsion de son nouvel adjoint chargé de la circulation et de la

voirie). La mise en place d'une concertation régulière avec l'ADAV a permis la création de contresens lors de la première phase des réalisations cyclables. Connaissant la difficulté pour obtenir ce type d'aménagement nous ne pouvons que féliciter Tourcoing pour cette avancée spectaculaire

**4<sup>e</sup>** **Ville de Lille** Nous attendons beaucoup de cette ville en 2003... Quelques réalisations exemplaires méritent d'être signalées (aménagements cyclables pont

Léon Jouhaux, contresens cyclable rue Solferino). En outre, la municipalité réduit fortement la place de la voiture en ville (Boulevard JB Lebas -avec la suppression du parking sauvage de 900 places-, rue Faidherbe, rue Léon Jouhaux). Cette volonté politique courageuse est encore très rare en France et mérite d'être soulignée. Malheureusement la place gagnée n'est pas toujours mise à profit pour inciter vraiment les gens à enfourcher leur vélo en créant de véritables aménagements cyclables.

**Pour le reste, on peut noter :**

**D.D.E du Nord :** A reçu en 2002 le prix du vieux Clou rouillé attribué par la Fubicy pour le non traitement des coupures causées par la mise à 2 fois 2 voies de la RN 41 (La Bassée - Englos). La DDE manifeste toutefois des signes de bonne volonté pour 2003 (voir classement), mais selon nous, il s'agit de petits efforts pour le vélo qui accompagnent des investissements colossaux destinés à favoriser l'augmentation du trafic automobile.

**Villeneuve d'Ascq** pendant des années en tête d'affiche, opère aussi une descente préoccupante. Peu de réalisations concrètes en 2002. Nous espérons qu'il ne s'agit que d'un état passager et que l'année 2003 répondra à notre attente de nouvelles réalisations cyclables et d'une concertation avec les usagers.

**Roubaix** lauréate du palmarès 2000, poursuit sa descente dans le classement. Il n'existe plus de concertation régulière avec les usagers et la politique cyclable est en roue libre. Seule satisfaction, Roubaix s'est inscrite pour la première fois dans la journée en ville sans ma voiture. Les promesses de la municipalité nous laissent cependant quelques espoirs pour 2003.

**2<sup>e</sup>** **Transpole** a inauguré le Vélo-pole, le premier parc-relais vélo de la région permettant le gardiennage et location de vélos au cœur de la gare d'échange de Tourcoing

pour développer l'inter-modalité vélo-transports en commun. Elle s'est également montrée favorable à l'autorisation du transport des vélos dans le tramway.

**5<sup>e</sup>** **Haubourdin** Dans la catégorie des petites villes qui ne disposent pas de leurs propres services techniques, saluons la démarche d'Haubourdin qui a entrepris un travail

de concertation avec l'ADAV pour favoriser les déplacements des cyclistes. Cette ville n'hésite pas à inviter l'A.D.A.V. à ses concertations avec LMCU et le Conseil Général du Nord. Cette démarche pourrait servir d'exemple aux autres communes de la métropole. Il reste pour Haubourdin à faire suivre cette démarche de réalisations concrètes...

**Non classé**  
**le Conseil Général du Nord** L'absence de

réponse à notre enquête nous empêche d'évaluer cette institution. On peut entrevoir des raisons d'espérer d'après les contacts que nous avons eus avec le Conseil Général cette année. Il semble acquis que le Conseil Général du Nord dote toute voie nouvelle de pistes cyclables (malheureusement, dans les faits, il s'agit souvent de bandes cyclables mal entretenues !). On peut constater sur le terrain des difficultés dans la concertation sur certains dossiers précis (giratoire à Haubourdin et aménagement de l'échangeur d'Hallennes-lez-Haubourdin).

**3<sup>e</sup>** **LMCU** Lille Métropole Communauté Urbaine semble sortir de sa torpeur. L'année 2003 devrait marquer une avancée significative du vélo urbain. Même si les

pistes cyclables tardent à voir le jour, LMCU a voté un budget vélo et, suite à notre demande, elle projeterait la nomination d'un M. Vélo communautaire. Des contacts ont été pris avec l'ADAV pour parvenir à un réel partenariat.

C'est d'ailleurs la concertation mise en place par LMCU depuis mai 2001 entre notre association, Transpole, la DDE et les pompiers qui a abouti à l'autorisation des vélos dans les tramways pendant six mois à titre expérimental, en attendant une autorisation définitive

**Dernier !**  
**Lille 2004** Le constat est amer. Malgré un discours très pro-vélo et un

sympathique directeur se déplaçant sur un Brompton (la Rolls du vélo pliant !) au final rien ou pas grand chose. Pas de budget pour le vélo en tout cas ! Tout est sans doute parti dans une exposition sur « les voitures qui font rêver », en contradiction avec l'esprit de la campagne de communication de la Communauté Urbaine de Lille en faveur des transports alternatifs. On aurait pu espérer un peu plus d'imagination pour la capitale des Flandres, si proche de la Belgique et de la Hollande ! En outre, après 2004, ce sera même pire pour les cyclistes de la métropole : sous prétexte de dégager la vue, l'architecte de la Maison Folie de Lambersart a obtenu que l'on arase la rampe d'accès menant à la passerelle Ory reliant Lambersart au Bois de Boulogne. Mais rassurez-vous à la place on construira...un ascenseur ! (Vous avez dit « développement durable » ?) Si les cyclistes veulent continuer à accéder à cette passerelle..., ils devront mettre pied à terre et porter ou pousser leur vélo dans l'escalier muni d'une jolie goulotte ! Le week-end, les milliers de promeneurs du Parc de la Citadelle, cyclistes ou piétons, apprécieront sans doute ce supplément de confort. Mais Eric QUIQUET nous a assuré, lors de la conférence de presse, que Lille 2004 "ferait un bond au classement l'année prochaine".

● Acceptons-en l'augure.

# ASSEMBLEE GENERALE ET PALMARES 2002

Cette année, notre assemblée générale s'est déroulée « en famille ». Nous n'avions pas convié les élus pour débattre avec les adhérents. Marc Santré et Eric Quiquet étaient présents, mais en tant qu'adhérents. Nous voulions discuter sereinement des projets de convention que nous cherchons à établir avec la ville de Lille, LMCU et le Conseil Général.

Il s'agit à la fois d'une véritable offre de service et d'une réorientation de notre action militante.

Le principe de cette convention est de faire de l'ADAV le relais entre les usagers et les élus et les techniciens. Pour résumer, les usagers feraient remonter propositions et doléances à l'ADAV, en l'occurrence Michel Anceau et Julien Dubois, à charge pour eux de les traiter sans se substituer aux spécialistes. Il s'agirait d'enregistrer ces demandes, de les mettre en forme, d'évaluer leur pertinence par un déplacement sur le terrain et de proposer des suggestions d'aménagement inspirées par nos pratiques du vélo au quotidien.



Ce classement informatique permettrait aux élus ou aux spécialistes de regrouper les demandes selon, leur nature ou leur secteur géographique, d'évaluer les problèmes récurrents et de généraliser certains aménagements (Par exemple : le remplacement des bordures en entrée de piste par des caniveaux à niveau zéro, la création de contresens cyclables, la poursuite des bandes cyclables jusqu'aux carrefours...). Des



réunions avec les responsables d'unités territoriales sont déjà programmées. Cette nouvelle orientation nécessite de notre part une modification de nos pratiques militantes, au moins pour quelque temps, afin de laisser ce nouveau mode de fonctionnement se mettre en place, notamment en renonçant à déposer de nouveaux recours juridiques. Soumise au vote, elle a été votée à l'unanimité

des membres présents à cette A.G moins 5 abstentions. Autre innovation, nous avons dissocié la publication du palmarès de l'Assemblée Générale et avons organisé une conférence de presse pour le diffuser. Les lauréats, à savoir, Tourcoing arrivée en tête ainsi que Transpole et LMCU (troisième!) avaient été conviés. Tourcoing a été primée pour avoir créé trois kilomètres de pistes cyclables en centre-ville dont deux contresens cyclables. Elle a en outre ouvert un point de location et de gardiennage de vélo (« Vélo-pole ») au terminus des bus et tramways, et ce, en collaboration avec LMCU et Transpole. (voir article en page 2)

J-PY

## sécurité

### Tests Antivol



Nous savons bien à l'ADAV que le vol de sa bicyclette est l'un sinon le principal obstacle à la pratique du vélo en ville. C'est pourquoi nous avons demandé à la FUBicy (Fédération française

des usagers de bicyclettes) l'autorisation de publier le test sur les antivol paru dans la revue Vélocité (n° 71 ; mars-avril 2003).

A ce sujet, nous vous recommandons vivement de vous abonner à cet excellent bimestriel (vous retrouverez les articles de Philippe Delrue et de JP Verhille). La lecture de Vélocité est aussi possible au local de l'ADAV. Dans le tableau présentant les tests d'antivol, se trouvent les colonnes niveau 1 et 2. Le niveau 1 est attribué aux antivol qui résistent plus d'une minute aux tests réalisés avec des instruments discrets, de dimensions inférieures à 35 cm et faciles à dissimuler. Il correspond à des vols « éclairés » sur la voie publique. Le niveau 2 est attribué aux antivol résistants plus d'une minute aux tests

utilisant des outils plus agressifs et moins discrets, de dimensions inférieures à 60 cm. Il correspond à des vols la nuit ou dans des lieux à l'écart des témoins.

Dernier conseil de Vélocité : les antivol accrochés au contact ou proches du sol sont les plus faciles à fracturer. De même, il vaut mieux disposer l'antivol de sorte que le coup porté à l'antivol ne soit pas aisé, c'est à dire de faire que le frappeur n'ait pas l'amplitude de mouvement nécessaire à son (lâche) forfait. Enfin, sachez que deux antivol valent mieux qu'un seul.

Marque	Type	Désignation	Référence	Prix (euros)	Niveau 1	Niveau 2	Commentaire
ABUS	U	Granit plus	51/150 HB	77	OUI	OUI	Très résistant
ABUS	U	Buffo	34 HB 180	48	OUI	OUI	Très résistant
ABUS	U	Swing	40/90 HB 100	44	OUI	non	
Trelock	U	Cyclamate		22	OUI	OUI	niv 2 Limite
Master Lock	U	Lock & Load		75	OUI	OUI	
Master Lock	U		8181 DPRO	27	OUI	non	niv 1 Limite
Master Lock	U		8180 DPRO	35	OUI	OUI	Léger 735 g
LUMA	U	Pro Scoot		57	OUI	OUI	Très résistant
LUMA	U	DOGGO max		28	OUI	OUI	Très résistant
Lock Force	U	Corsaire		12	OUI	non	
Lock Force	U	Hercule		17	OUI	non	
Lock Force	U	Samson		19	OUI	non	
BUMPER	U		Ref. 34	17	OUI	non	
BUMPER	U		52/110 x 300	13,65	OUI	non	
Leclerc	U	Antivol anse	GD Model VTT	11	OUI	non	
ABUS	Articulé	Steel-o-Flex		22	OUI	non	
LUMA	Articulé	Enduro		30	non	non	
Lock Force	Articulé	Mega Snake		22	non	non	
BUMPER	Articulé			22	OUI	non	

## Bulletin d'abonnement à



Pour vous abonner : (5 numéros + 1 supplément = 12,5 Euros)

Retournez-nous ce coupon d'abonnement à l'adresse suivante :

La FUBicy, 7, rue Sédillot 67000 Strasbourg 03 88 75 71 90 - [velocite@fubicy.org](mailto:velocite@fubicy.org)

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : .....

Ci-joint un chèque de .....Euros, à l'ordre de : FUBICY CCP 469 277 (à renvoyer à l'adresse ci-dessus)

# j'en ai pour deux minutes



Dans le cadre de la semaine «pour un plus grand respect des cyclistes», samedi 22 mars, l'ADAV s'est associée à la toute jeune association «Pleinement Citoyen», dont les adhérents, à mobilité réduite souffrent aussi des problèmes que nous impose la circulation automobile : stationnement sur trottoir, passages protégés, bandes ou pistes cyclables qui obligent à des manœuvres imprévues et dangereuses.

Le but de la sortie était de bloquer quelques instants la circulation automobile en proclamant le trop fameux : "J'en ai pour 2 minutes" que tout le monde a déjà reçu comme réponse lorsqu'une remarque est faite à l'automobiliste peu soucieux du règlement et du danger qu'il fait courir aux usagers vulnérables par sa mauvaise conduite.

Nous étions une bonne trentaine à manifester dans le centre ville de Lille débarrassé de l'engorgement habituel du trafic automobi-

manifestation de plus grande ampleur et d'une actualité brûlante en ces jours de guerre dont une des causes est sans doute le pétrole... IL fallait donc choisir entre deux motifs qui semblaient éloignés, mais ne l'étaient pas tant que cela. Je m'explique : le mode de développement actuel, basé sur une consommation toujours plus importante de produits pétroliers, ne me convient pas .En effet cette source d'énergie va se raréfier, devenir plus chère, être l'enjeu de pouvoir, de guerre, etc...

En se déplaçant à vélo, le cycliste utilise sa propre énergie, et à sa manière, prouve que l'on peut se déplacer en toute autonomie sans avoir à reléguer avec envie le champ de pétrole du voisin.

Faites du vélo,



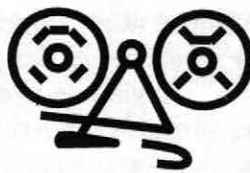
le bruyant et polluant : le même jour avait lieu la manif contre la guerre en Irak. Certains cyclistes ont souhaité se joindre à cette

pas la guerre

Philippe Delrue et Paul Lueur



# Lille en folie !



Ce sera la tendance de Lille 2004: surprendre, métamorphoser. Ainsi, est-il prévu de « planter » des arbres à l'envers rue Faidherbe. Les racines se trou-

veront dans le ciel, plantées dans des conteneurs. Les arbres seront attachés par des câbles. Des hauts parleurs dissimulés dans les feuillages diffuseront des chants d'oiseaux.

La nature va se plier que Diable! Les arbres vont se mettre au pas, faire ce que les hommes leur diront de faire, pousser dans le sens voulu en haut lieu.

Quand on informé d'un tel projet, apprendre qu'une passerelle en pente douce fréquentée par de nombreux piétons et cyclistes sera rasée parce qu'on la trouve inesthétique et remplacée par un escalier à goulotte et un ascenseur... on est obligé de se dire que cette déraison est moindre que la première !

Faire emprunter des escaliers par des cyclistes n'est qu'une folie de plus bien dans l'esprit de Lille 2004... Comme celle qui consiste rue Faidherbe à remplacer une bande cyclable par un trottoir sur lequel les cyclistes devront rouler au pas. Le problème est que si l'on ne peut plus faire appel au bon sens ou à la raison de nos élus, quel moyen d'agir nous reste-t-il ? J'ai trouvé !

Aux prochaines élections, on votera pour n'importe qui !

J.P.V

## Suite de Manif

**cyclofiche n°4**  
**La bordure à l'angle de la rue de la clef et du boulevard Carnot enfin modifiée.**

**Rappelez vous :**  
**l'Adav avait organisé un chantier cyclomobile un samedi d'octobre 2001. Il s'agissait d'atténuer la dangerosité d'une bordure pour les cyclistes.**

Avec un demi-euro-six sous et la bonne volonté des militants, l'affaire a été réglée en moins d'une heure. Et le ciment posé de main de maître par Philippe Caquant a tenu bon jusqu'à maintenant.

Lundi 10 mars 2003, ce qui était provisoire est devenu définitif 18 mois plus tard !

Un tronçon de bordure a été « raboté » sur un demi-mètre environ, (compte tenu

de l'angle de la bordure par rapport à l'axe, cela équivaut à une vingtaine de centimètres). Ce n'est pas très large : il faut vraiment très bien viser et ralentir - gaffe aux autos qui nous talonnent de près ! Pour ma part je me sens plus en sécurité sur le trottoir très large sur cette portion du boulevard Carnot : j'évite la délicate bordure et surtout les pavés inconfortables mais « tellement couleur locale » du vieux Lille.

Un petit coup de rabot, un grand coup de pédale pour l'humanité cyclophile ; Merci LMCU !

Jean François Charvet

# Tram+ vélo c'est aujourd'hui possible

Depuis le 25 janvier et jusqu'au 30 juin, l'accès aux tramways est autorisé aux vélos.

La concertation mise en place, à notre demande depuis mai 2001, par Eric QUIQUET, vice-président de Lille Métropole Communauté Urbaine, chargé des transports publics, entre l'ADAV, Transpole, LMCU, la DDE, la Préfecture et les pompiers a abouti à cette nouvelle expérimentation de six mois. La grande nouveauté par rapport à l'expérimentation précédente est l'absence de contraintes horaires.

Alors si vous souhaitez vous rendre de Lille à Roubaix ou de Tourcoing à Lille, n'hésitez pas, utilisez le tram+ vélo.

Pour profiter de ce service suivez ces consignes (le succès de cette nouvelle expérimentation dépend aussi du civisme des usagers) :

- Accès autorisé toute la journée et 7 jours sur 7
- 2 vélos par rame (1 à chaque extrémité)
- L'accès par les ascenseurs et escalators est interdit
- L'accès à la station Lille Flandres est interdit (descente et montée à Lille Europe)
- Le vélo doit être tenu à la main pendant la durée du trajet
- En cas de forte affluence prendre le tramway suivant.

Michel Anceau



## A Londres, à vélo, on dépasse les autos

Comme Paris, Londres est aussi victime d'embouteillages monstres. Cela peut s'avérer gravissime pour les véhicules d'urgence. Le service des ambulances de Londres vient de se doter d'un nouveau mode de transport: le V.T.T.

Depuis le 25 juillet 2002, six infirmiers et ambulanciers ont été dotés de vélos équipés d'un girophare bleu, d'une sirène et de sacoches transportant du matériel de première urgence. Une expérience pilote avait été menée dans le centre de Londres à l'été 2000. Elle avait démontré que dans 88% des cas, les VTT parvenaient à leur destination avant les véhicules de secours motorisés.



J-P.V

## Péage urbain dans le centre de Londres

C'est amusant comme les journaux en ont parlé le jour où cette mesure a été prise, notamment pour la critiquer. Depuis ils semblent étonnamment muets: passées la contestation et les appréhensions du premier jour, comment cette mesure se traduit-elle? Par une ségrégation sociale qui pénalise ceux qui ne peuvent payer? Par une meilleure qualité de vie et de l'air en ville? Par un développement du vélo et une amélioration des conditions de circulation en transport collectif? Ce serait bien de le savoir! En tout cas, on peut se réjouir de ce qu'un maire ait osé s'attaquer à la circulation souvent abusive des voitures en centre-ville au risque de se rendre impopulaire.

J-P.V

## Droit de réponse

A la lecture de l'article de Philippe DELRUE publié dans l'Heurovélo n° 39, Marc-Philippe DAUBRESSE, député-maire de Lambersart, a souhaité publier un droit de réponse portant sur la modification de l'accès à la passerelle Ory qui relie Lambersart au Bois de Boulogne de Lille.

Nous publions in extenso sa réponse ci-dessous.

J'ai pris connaissance d'un article sous la rubrique « Lambersart » dans l'Heurovélo n°39. Il y est fait une relation tronquée et tendancieuse du débat au Conseil municipal du 5/12/2002 portant sur les aménagements des Berges de la Deûle.

Notre correspondant à Lambersart -signataire de l'article- avait pourtant obtenu des réponses précises et publiques à la suite de son intervention ce jour-là. En effet, j'ai réuni un Conseil municipal ouvert au public dans le cadre de la politique de démocratie participative menée par la Ville de Lambersart. Au cours de ce Conseil public auquel M. Delrue a assisté, j'ai confirmé sans aucune ambiguïté que, dans le cadre de la construction de la Maison de la Plaine sur les berges de la Deûle, nous avons décidé de supprimer le talus qui casse la perspective de ce superbe lieu de promenade mais pour autant, et j'en ai pris l'engagement, que les joggers, les familles avec poussettes et vélos (à condition de mettre pied à terre) pourront accéder par un escalier et une rampe à pente douce, à leur rythme et sans effort, à la passerelle.

Pour autant les normes pour handicapés (que ne respecte pas la passerelle actuelle) nécessitent de créer en plus une solution adaptée qui pourrait être un ascenseur intégré à l'environnement qui permettra aux seules personnes handicapées d'accéder à la passerelle sur un dénivelé d'un étage. L'ensemble de votre article relève donc de la désinformation, de même que le projet de l'avenue de Dunkerque.

J'ai confirmé à ce sujet que nous y incluons une piste cyclable pour les vélos mais que cela ne devait pas nous empêcher de prévoir plus de stationnement pour les commerçants; je ne vois rien là de contradictoire.

Le droit au vélo, c'est aussi le droit de dire la vérité aux cyclistes dont évidemment nous encourageons le développement comme je l'ai montré en incluant les chartes du plan de déplacement urbain dans les plans locaux d'urbanisme; mais cela vous ne le mentionnez pas, on peut aussi mentir par omission.

Marc Philippe Daubresse

## Commentaire de l'A.D.A.V.

Le réaménagement de l'accès à la passerelle Ory prévu dans le cadre de la construction de la maison de la Plaine constitue une régression pour les piétons et les cyclistes.



L'actuelle rampe d'accès (le « talus » selon M.DAUBRESSE) sera arasée et remplacée par un escalier munie d'une « rampe » : en réalité une goulotte, rail de guidage ou tout dispositif trop étroit et pentu obligeant les cyclistes à descendre de vélo et à pousser leur machine. Dans le domaine des transports on appelle ça une rupture de charge!

Concernant le projet de réaménagement de l'Avenue de Dunkerque, l'A.D.A.V. ne peut qu'être très satisfaite d'avoir la confirmation qu'une piste cyclable est prévue. Mais faute d'être invitée aux réunions de concertation organisées par la municipalité lambersartoise, nous ne pouvons que mal relayer les bonnes initiatives (cyclables) de cette ville. A quand un Groupe Travail Vélo à Lambersart réunissant élus, usagers et techniciens ?

# Quel est le sens de nos recours juridiques ?

A l'heure où avancent les négociations entre l'ADAV et la Communauté Urbaine de Lille, il est légitime de se demander si les recours juridiques que nous avons intentés en 1998 contre ces institutions ont encore un sens, mieux s'ils ne risquent pas de nuire à de bonnes relations entre l'ADAV et les responsables d'unités territoriales qui se sont sentis directement visés.

Avant de répondre à ces interrogations, il me paraît nécessaire de replacer les recours juridiques dans leur contexte et leurs fonctions. Ils sont de trois ordres.

Les premiers visent à améliorer une réalisation qui à nos yeux prend mal en compte les cyclistes. Ainsi, lorsque nous avons attaqué la DDE ou LMCU dans la mise à deux fois deux voies de la RN 41 et l'aménagement de l'avenue Oscar Lambret, notre but était d'obtenir une amélioration du résultat. Nous n'y sommes pas vraiment parvenus avec la DDE malgré de petites avancées. Dans la rue Oscar Lambret qui prévoyait une piste cyclable, nous déplorions notamment la présence de bordures et craignons que la piste cyclable ne serve de voie de stationnement sauvage. Le projet a été amélioré et la hauteur de la piste cyclable devrait dissuader tout automobiliste de s'y garer. C'est pour cette raison que nous avons interrompu notre recours.

Les seconds visent à secouer une institution qui refuse de nous écouter parce qu'elle dispose des pleins pouvoirs. C'était le cas de LMCU en 1998. Les maires courbaient l'échine sous ses décisions, nous étions superbement ignorés, malgré une participation à l'élaboration du P.D.U qui nous semblait plus formelle que destinée à se traduire en actes. C'est ainsi que dès le mois de mars de cette année, nous nous sommes servis de l'article 20 de la loi sur l'air qui précisait qu'« à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voirie urbaine, à l'exception des autoroutes et V.R.U (Voies Rapides Urbaines), doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ».

De fait, à l'époque, nous avions sorti l'artillerie lourde. Je me souviens que nous avons choisi assez finement nos attaques, ne retenant que des cas de figure où la création de bandes cyclables était manifestement aisée, choisissant des secteurs géographiques couvrant toute la communauté urbaine et impliquant donc toutes les unités territoriales. Cela a gelé nos relations avec cette institution, mais a fait prendre conscience de l'existence de la loi sur l'air, au point que notre recours ultérieur sur l'avenue Oscar Lambret portait, non pas sur la non réalisation d'une bande cyclable, mais sur ce qui nous semblait être un défaut de conception. Le problème est que la justice est lente à se prononcer, et qu'un jugement, défavorable à la Communauté Urbaine, sera peut-être rendu où moment où cel-

le-ci fait tout pour prendre en compte le vélo ! Si cela était, on pourrait effectivement envisager de suspendre nos recours.

Mais ceux-ci peuvent avoir une troisième fonction. Ils peuvent servir à faire évoluer la loi et le vélo en France. En effet, la «Loi N°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie» est vague et mal rédigée. En pareil cas, c'est au tribunal qu'il revient de se prononcer en prenant une décision qui fera jurisprudence, c'est-à-dire qui servira de référence pour des cas similaires. Or, le Tribunal Administratif de Lille a botté en touche, il nous a fait perdre nos recours mais sans motiver cette décision, c'est la raison pour laquelle nous sommes en appel. La Fubicy nous a prêté son aide pour monter le dossier, des professeurs

On peut même comprendre les craintes de LMCU qui se demande à l'extrême si l'argent qu'elle nous versera ne va pas servir à nous payer des avocats pour mieux les attaquer!



d'université le suivent. L'un d'entre eux nous a même félicités pour la haute qualité juridique et rédactionnelle de notre travail. Il serait donc dommage d'abandonner en chemin. C'est vrai que sur certaines des décisions attaquées, quelques progrès ont été faits, mais juridiquement, nous ne risquons normalement rien puisque le recours porte sur des décisions d'aménagement et en terme de droit, c'est cela qui prévaut.

Je précise que toutes ces actions ont été menées de façon entièrement bénévole par des militants, que les seuls frais engagés ont concerné les timbres fiscaux, l'envoi des recommandés et le coût des photocopies et que nous n'envisageons nullement de procéder autrement.

Voilà où nous en sommes, mais le débat reste ouvert et cette position n'engage pas l'ADAV.

J.P.V.

## mot à mot

### "Faites du vélo, pas la guerre"

J'avais vu cette inscription lors d'une Très Grande Vélo-fête. Monté sur un vélo ancien, mais impeccable, le cycliste qui l'arborait dépassait d'une tête tous les autres. Son costume de velours noir, d'une sombre douceur lui donnait l'air sérieux de celui qui délivre un



message important. Cette inscription était d'ailleurs parfaitement tracée. Elle n'avait rien de ces slogans dégoulinants transcrits à la hâte juste avant une manif et à peine secs. Pour ne rien laisser au hasard, son auteur avait taillé sa moustache en guidon de vélo. ...

Cette phrase devait donc avoir du sens: « Faites du vélo, pas la guerre ». Que pouvait bien dissimuler cet aphorisme somme toute assez facile? « Vélo » est l'anagramme de « love ». Donc, au lieu de « Faites l'amour », il a écrit « Faites du vélo ». Peut-être. La voiture est par nature agressive. Les pare buffles des 4 X 4 semblent destinés à écraser piétons et cyclistes qui osent s'aventurer dans la jungle des

villes. Silencieux, paisible, n'attaquant pas l'organisme de micro particules cancérigènes, ne faisant pas suffoquer les habitants comme sous l'effet d'une attaque aux gaz asphyxiants, le vélo pacifie la cité. Voilà l'énigme décryptée.

J'en étais resté là dans mon explication de texte quand cette phrase s'est vue réinvestie d'un sens autre, lié aux événements qui secouent le Moyen-Orient

et même toute la planète. Si Saddam Hussein n'avait pas sous ses pieds des réserves incroyables de pétrole, si notre civilisation automobile n'avait pas autant besoin de ce précieux liquide que d'eau, la guerre n'aurait sans doute pas lieu. Faire du vélo, c'est promouvoir une culture de paix, de convivialité, de simplicité, de respect de l'autre. « Faites du vélo, pas la guerre ». J.P.V.

# De la revendication à plus de coopération

**L'ADAV s'est construite dès le départ en 1982, comme une association revendicative. Face à l'immobilisme des pouvoirs publics, il était urgent de faire entendre la voix des cyclistes urbains.**

*Mais dans les années 80, prétendre utiliser le vélo à des fins utilitaires faisait au mieux doucement sourire, attirait souvent les sarcasmes ou pire le dédain. Les militants se sont vite épuisés en manifestations stériles.*

En 1989, une poignée d'entre eux ont su relancer l'association grâce à un « Appel au droit au vélo » signé par près de 2000 personnes. Deux ans et demi plus tard, en 1992, l'ADAV était enfin reçue par le maire de Lille, Pierre Mauroy, qui déclara tout de go : « *Mais il n'y a pas de vélos dans Lille !* », puis raconta combien il détestait le vélo, ayant fait l'exode sur ce type d'engin à l'âge de 9 ans de Lille au Touquet, soit 200 km. Ce qui ne l'empêcha pas d'initier une (timide) politique cyclable.

En 1993, l'ADAV déçue par le peu d'initiatives en faveur du vélo urbain de la part des diverses collectivités locales et autres institutions, lança son premier palmarès avec à l'époque quatre rubriques : les réalisations, les promesses, les refus et les régressions. Succès garanti... surtout auprès de la presse, les institutions épinglées réagissant assez peu.

Entre temps, en clin d'œil à l'arrivée du premier TGV à Lille, l'association lance sa première TGV (très grande vélofête), une manifestation à la fois revendicative et festive. A vrai dire, ces manifs festives sont sympas, elles permettent aux cyclistes de se faire plaisir et de se retrouver, mais elles n'ont guère d'effet sur les autorités.

A la même époque, l'ADAV lance un bulletin largement diffusé auprès des décideurs publics, qu'elle nomme l'Heurovélo, ironisant sur la frénésie de l'époque de tout rattacher à l'Europe (Euralille, Eurotéléport...). Cette publication est paraît-il assez lue, même si son ton assez

grinçant déplaît souvent. L'ADAV crée alors vers 1996 les « manifestations » : des manifs ciblés regroupant une poignée de militants déterminés, pour dénoncer devant la presse un problème précis – une bordure à effacer, une piste à entretenir, un contresens cyclable à créer... – que les moyens habituels – courriers, coups de fils ou discussions – ne parviennent pas à régler. Ces actions pédagogiques se révèlent assez efficaces.

La plupart des problèmes montrés du doigt sont plus ou moins traités. Mais il en existe beaucoup d'autres et à ce rythme, il faudrait un siècle pour tout régler, d'autant que les militants, là encore s'épuisent peu à peu. Depuis 20 ans, le contexte a malgré tout beaucoup changé. Parler du vélo urbain est devenu respectable. La loi sur l'air et les PDU, entre autres, ont rendu au vélo une certaine légitimité. Certaines municipalités ont réalisé des avancées non négligeables – même si on est encore loin du compte – et cherchent réellement à progresser plus vite.

## Près de 500 adhérents

L'ADAV est devenue aussi une association puissante et reconnue avec près de 500 adhérents, de réels moyens, deux salariés à plein temps, des références dans de nombreux domaines.

Ainsi, il semble temps de passer à une vitesse supérieure, et d'engager l'association dans un mode de fonctionnement moins revendicatif et plus coopératif. Il ne s'agit pas d'abandonner tout esprit critique, mais de proposer aux institutions qui le souhaitent un partenariat avec des engagements réciproques.

## Une convention

Le contrat général est de ce type :

D'une part, l'ADAV s'engage à :  
 • participer de façon constructive aux groupes techniques vélo et – autant que possible – à toutes les réunions où seront (ou

devraient être) évoqués des projets concernant les cyclistes,

• recenser de manière systématique et structurée les demandes des cyclistes au moyen de cyclofiches et soumettre régulièrement ces demandes aux services techniques de l'institution.  
 • contribuer à développer toutes les initiatives en faveur du vélo urbain.

D'autre part, l'institution s'engage à :

• associer le plus en amont possible l'ADAV à tous les projets concernant les cyclistes et informer l'ADAV des nouvelles réalisations,

• mettre en place des groupes techniques vélo qui se réunissent régulièrement,

• répondre de manière argumentée et par écrit, dans un délai raisonnable, aux suggestions de l'ADAV,

• accorder une subvention annuelle conséquente dans le cadre d'une convention pluriannuelle.



Cette inflexion dans le mode de fonctionnement de l'ADAV s'inspire directement de ce que font les associations de cyclistes urbains les plus en pointe en France et notamment le CADR (comité d'action deux-roues) de Strasbourg. En 10 ans, cette association a su inventer une relation de ce type notamment avec la communauté urbaine et qui a résisté après le changement de majorité aux dernières élections. Cette orientation a été adoptée à l'unanimité des membres présents à la dernière A.G moins 5 abstentions.

Une telle expérience mérite assurément d'être tentée.

Frédéric Héran

## Le guidon d'or pour une équipe de médecins lillois ?

Sur la judicieuse suggestion de Michel Petit de Dijon, l'ADAV a proposé pour le prix du guidon d'or attribué chaque année par la Fubicy (parallèlement au vieux clou rouillé) une équipe de médecins et de chercheurs lillois. Selon la Voix du Nord du 17 avril 2002, ces médecins ont proposé un programme en 10 points aux candidats aux élections pour combattre l'obésité infantile.

Le huitième point consistait à doubler tous les deux ans le kilométrage de pistes cyclables dans les villes et villages et d'aménager sur toutes les routes

de France des chemins pour piétons et des pistes cyclables. Ces médecins sont intervenus en leur nom propre. On peut citer, parmi eux

• Jacques Weill responsable de

• service d'endocrinologie pédiatrique

• Le Professeur Monique Romon

du service de nutrition du CHRU

• Le Professeur Philippe Froguel

de l'Institut de biologie CNRS / Institut Pasteur

• Jean-Michel Lecerf de l'institut Pasteur / CHRU.



# Le quarantième rugissant !

Cela fait douze ans et quarante numéros que votre « Journal dérailleur », l'Heurovélo fait entendre sa différence dans le PAF (Paysage Automobile Flamand) pour reprendre la formule du premier éditorial... Le ton avait été donné d'entrée de jeu : brocarder gentiment les élus et les institutions qui nous ignorent, solliciter les usagers avec l'appel pour le droit au vélo et agir de façon constructive en lançant l'étude Lillavélo (qui sert d'ailleurs toujours de référence en matière de cyclisme urbain).

Le rythme était lui aussi donné d'entrée de jeu dès le printemps 91: un numéro par saison (c'est plus poétique qu'un numéro par trimestre!).

Le miracle est que depuis douze ans, nous sommes restés fidèles à ce rythme, à ce ton, aux objectifs de l'ADAV.

Votre journal a changé de format entre temps, le contenu s'est étoffé, mais tout cela était prévu par les pères fondateurs

et rédacteurs que nous remercions ici\* puisque la photo en première page représentait un cycliste portant une pile de plus de deux mètres de journaux sur le porte-bagage !

J-P.V

\* Philippe Tostain, Antoine Bonduelle, Thomas Lesay, Jacques Maerten (le frère d'Yves, l'actuel Président), Gilles Laurent, Frédéric Héran et Richard Bczynski (les deux derniers sont toujours au C.A.)

## Les chevilles qui gonflent

Si au hasard d'une courbe,  
Au sommet d'une côte,  
En danseuse sur votre vieux clou,  
Mono-vitesse,  
Le bonnet jusqu'aux oreilles,  
L'écharpe autour du cou,  
Rouge, la sueur sur le front,  
Essoufflé,  
Devant un arrêt de bus, vous passez :  
Si les usagers des transports en commun ;  
soudain, se lèvent,  
agitent leur titre de transport,  
cartes et tickets,  
l'œil brillant, le sourire aux lèvres,  
s'avancent vers vous,  
manifestent leur joie,  
ne gonflez ni des chevilles, ni des genoux,  
ne prenez pas l'expression de cette joie

pour vous.

Sachez qu'un bus vous suit !

Philippe Delrue  
et Paul Lueur



## quand Bogota donne l'exemple

Vu sur internet dans le journal canadien «Velo mag»  
Extrait d'un interview d' Enrique Peñalosa maire de Bogotá (7 millions d'habitants) entre 1998 et 2001

«15% seulement des habitants de Bogotá se déplacent quotidiennement en voiture. Les investissements qu'on fait pour lutter contre les embouteillages n'agressent finalement qu'une petite partie de la population. Rendre la place aux piétons et aux cyclistes, c'est donc très démocratique ! Chaque dimanche, on ferme maintenant quelques rues principales de Bogotá; 1,5 million de cyclistes en profitent. Il y a aussi l'opération Pico Placa : deux jours par semaine, 40% des voitures ne peuvent pas circuler pendant les heures de pointe. Dans leurs déplacements quotidiens, les gens gagnent en moyenne 48 minutes, et la consommation d'essence est réduite de 10%. Même les automobilistes sont contents !

### Le vélo est un vrai moyen de transport

On a financé nos 230 kilomètres de pistes cyclables avec la taxe de 20% sur l'essence ; 10% sert au transport en commun et l'autre tranche de 10%, aux infrastructures propres à la circulation. Il y a cinq ans, les cyclistes devaient quasiment s'excuser de déranger les automobilistes ; maintenant, ils ont leur place dans la ville. Le vélo est surtout un puissant symbole d'intégration sociale et d'égalité. La voiture permet la différenciation sociale, alors que le vélo respecte la dignité humaine; c'est pour ça qu'il nous faut construire une ville qui respecte cette dignité. Il faut redonner l'espace à l'homme. Nous avons créé 15 kilomètres de voie piétonnière dans un des quartiers les plus pauvres de la ville, 40 kilomètres de corridor vert et on a aménagé plus de 1000 parcs. Avant, les habitants de Bogotá considéraient leur ville comme une des pires au monde ; maintenant, ils en sont fiers. Ils ont même voté pour que le premier jeudi de février soit une journée sans aucune voiture à Bogotá. Nous n'avons pas Notre-Dame comme les Parisiens, mais une avenue géante piétonnière à l'ombre des arbres tropicaux.

Les villes à haute densité du tiers-monde vont composer avec 2 milliards d'habitants additionnels dans les prochaines années. Si ces villes adoptent les mêmes systèmes de vie que ceux des États-Unis, on court à la catastrophe. Notre mission est de trouver un modèle de ville propre... »

A méditer.



# L'ADAV se produira-t-elle devant la cour de cassation ?

Poser cette question signifie d'abord que l'ADAV a perdu face au ministère de l'Équipement son recours auprès de la cour administrative d'appel de Douai contre la mise à deux fois deux voies de la RN 41 au motif que la question de la traversée de l'axe par les piétons et les cyclistes n'avait pas été étudiée.

Les deux lignes de l'énorme Etude d'impact affirmant sans preuve que les traversées piétonnes sont «*quantitativement trop faibles et non susceptibles d'évoluer significativement*» pour justifier la réalisation de franchissements souterrains ont suffi à la Cour d'Appel de Douai. Celle-ci n'a pas tenu compte du fait que le faible nombre de traversées piétonnes et cyclistes était dû au danger. Danger qu'il y a à traverser un flux incessant et rapide de voitures sur trois voies sans passage protégé. Elle a réagi un peu comme si l'on déduisait qu'à Bagdad les gens se déplacent peu tout simplement parce que lors des bombardements ils sont terrés chez eux.

Le Tribunal de Douai a même opéré une régression par rapport à celui de Lille qui avait admis que le problème des traversées n'avait pas été étudié. Je suis surpris par ce résultat, mais je ne devrais pas l'être: un Tribunal n'est que le reflet de la société. Au siècle dernier les tribunaux censuraient des écrivains dont on recommande aujourd'hui la lecture. Le 21 août 1857, Baudelaire avait ainsi été condamné pour «*outrage à la morale publique et aux bonnes moeurs*». Les poèmes des Fleurs du Mal incriminés étaient accusés de conduire «*nécessairement à l'excitation des sens par un réalisme grossier et offensant pour la pudeur*». Le jugement fait aujourd'hui sourire. Il n'empêche, il a fallu attendre le 31 mai 1949 pour que ces poèmes soient réhabilités. Déjugeant sans ambages le précédent, le Tribunal trouvait cette fois que «*les poèmes faisant l'objet de la prévention ne renferment aucun terme obscène ou même grossier et ne dépassent pas en leur forme expressive les libertés permises à l'artiste*».

Le Tribunal Administratif de Lil-

le tout comme celui de Douai reflète ainsi les valeurs de notre société, -ou du moins de ses représentants- au début de XXI<sup>e</sup> siècle. Celui de Lille nous a d'abord contraint à prouver que l'on pouvait encore utiliser ses jambes pour marcher. Celui de Douai a considéré nos preuves comme insuffisantes. Ces preuves étaient photographiques, télévisées, manuscrites ou le fruit d'une mobilisation de la population, mais elles n'ont pas compté aux yeux des juges, il n'est pas concevable qu'en 2003 l'on utilise ses jambes juste pour marcher ou pour pédaler ! Il faut l'admettre, la voiture est dorénavant devenue une prothèse inhérente à l'homme. Selon le mot de Denis Astagneau, chroniqueur automobile sur France-Inter, radio de service public, un piéton n'est d'ailleurs qu'un automobiliste regagnant sa voiture (sic !). Le fait est extrêmement révélateur de la réalité de la civilisation de l'automobile qui après avoir envahi les routes, envahit désormais les esprits.

**Faire évoluer les mentalités**  
L'ADAV n'a pas le pouvoir à elle toute seule de faire évoluer ces mentalités. Si nos procès ont été vains en terme de résultats concrets, ils ont révélé une caractéristique de notre civilisation tout comme la condamnation de Baudelaire révélait l'ampleur et l'absurdité de la censure morale qui existait sous le second Empire. Il n'est donc pas étonnant que lors de l'annonce de l'ouverture du deuxième tronçon de la RN 41, la semaine dernière, le journaliste de France Inter ironisait sur cette pseudo voie rapide sur laquelle on ne pourrait pas dépasser le 90, vu que les intersections consistaient en giratoires ! Procès révélateur des valeurs de

notre société vous dis-je.

Pour répondre à la question posée dans le titre : nous n'irons pas en cour de cassation. Cette juridiction nous oblige à prendre un avocat pour des résultats sans doute vains. Nous continuerons à nous battre sur ce dossier sous d'autres formes. L'attribution du prix du vieux clou rouillé à la DDE du Nord en était une. Suite à notre interpellation, cette institution a répondu oralement que pour la passerelle reliant les Weppes au Parc de la

Deûle, il fallait s'adresser au Département. Monsieur Raoul Vice-président du Conseil Général qui avait promis lors de notre assemblée générale de janvier 2002 de réaliser une passerelle à Hallennes se dit désormais que tout compte fait c'est plutôt à l'Etat de la faire!! Très très modestement, lorsque je demande à la D.D.E de réaliser une rampe cyclable sur l'échangeur d'Hallennes pour éviter aux cyclistes de porter leur vélo au risque d'attraper un lumbago ou de glisser sur les marches et de chuter dangereusement (c'est amusant comme la sécurité compte peu lorsqu'il s'agit de celle des cyclistes!) elle me dit qu'il faut attendre la toute fin des travaux et que s'il reste un peu de sous, on essaiera de faire quelque chose. Si à la rentrée de septembre la situation est toujours en l'état, il ne serait pas surprenant que les manifestations, les chantiers cyclomobiles (ou toute autre action qui reste à inventer) reprennent du côté d'Hallennes. Nous avons toujours préféré l'opposition joyeuse au fatalisme...

J.P.V

## Pratique honteuse puis prohibée

Convoqué avec un collègue à faire passer des oraux de Bac au lycée Fénelon, je m'y suis rendu à vélo. La concierge, fort aimable m'a dit que normalement il était interdit de rentrer les vélos dans le lycée mais qu'elle allait m'indiquer un endroit adéquat situé près des escaliers, mais que surtout, il fallait être discret. Je me suis alors souvenu que le lycée Fénelon était cet établissement où, il y a quelques années de cela, on avait supprimé le parking à vélos pour redessiner la cour... en prenant bien soin d'intégrer du stationnement pour quatre voitures, au grand dam des cyclistes. Le lendemain, une note signée de l'intendante était apposée sur la porte d'entrée : «*pour des raisons de sécurité, l'accès des bicyclettes est interdit à l'intérieur de l'établissement, que ce soit pour les professeurs, les élèves ou les visiteurs* ».

J.P.V



## Londres donne le ton...

On a annoncé récemment l'adoption d'une loi assez spectaculaire à Londres : l'accès au centre-ville en voiture est payant. Cette mesure drastique -qui risque de créer des remous- doit être comprise comme un indicateur du niveau inquiétant du problème de la congestion et de la pollution des grandes villes... **Et à Lille ?**  
Premier remous : le 1<sup>er</sup> avril, des bruits courent que Martine Aubry allait prendre la même mesure et faire payer 1,5 euros l'entrée dans Lille. Canular bien entendu, mais pourquoi pas prémonitoire ? J.F.C

# Aménagements cyclables à Lille : toujours rien

Aux derniers Groupes Travail Vélo (GTV) de Lille, les réalisations d'aménagements cyclables ont été régulièrement repoussées. Aussi, je ne prends pas de risque dans ce numéro et je retranscris directement des extraits des comptes-rendus des GTV du 16 janvier 2003 et du 7 mars 2003 (disponibles au local). J'espère écrire dans le prochain Heu-rovélo des articles sur des aménagements lillois réalisés. Prochain GTV de la Ville de Lille : lundi 12 mai 2003, 14h.

Pour commencer : **rue Solferino** : projet de contresens cyclable protégé par la file de stationnement de la rue Gambetta jusqu'au Bois de Boulogne. Il devait être réalisé dans la foulée du réaménagement de la rue Léon Jouhaux et il était donc initialement annoncé pour septembre 2003.

Mais finalement dans le compte-rendu du GTV du 7 mars : **Travaux à prévoir en 2004 car le plan doit être revu dans le détail en tenant compte de l'aménagement global prévu sur ce secteur.**

- **problème au niveau des avancées de trottoir (à l'angle de la rue de Bourgogne par exemple) : on ne décaisse pas l'avancée qui devient, sur cette portion, « trottoir cyclable ».**

- **problème du stationnement sauvage les vendredi et samedi soirs au niveau des Halles : le stationnement en épi devient longitudinal avec le contresens cycliste entre stationnement et trottoir. L'A.D.A.V.**



Toutes les rues desservant la place Georges Lyon devraient bientôt être aménagées à contresens pour les cyclistes



demande une bordure entre le stationnement et la bande cyclable pour empêcher le stationnement en épi (et illicite !); cette solution ne peut être mise en œuvre pour des raisons de sécurité. Néanmoins, afin de résoudre ce problème les places de stationnement seront marquées et des balisettes seront mises en place temporairement.

**Rue Jeanne d'Arc** : au départ seule cette rue devait être aménagée sur toute sa longueur à contresens. La réalisation était prévue pour février 2003.

Compte-rendu du GTV du 16 janvier : **rue Jeanne d'Arc-(contresens)- 70.000 euros- programmé en mai**

2003.

- renforcer les marquages en sortie de parkings et dans le prolongement de la rue de Lens

- prévoir des adoucis de bordure (niveau 0) sur les contre-allées Place Ph. Lebon et au carrefour Angelier

Mais lors de cette même réunion, LMCU présente des plans très intéressants d'aménagement de rues à contresens dans le quartier des universités (rue de Bruxelles, rue Angelier, une partie de la rue de Chatillon et le dernier tronçon de la rue Jean Bart). La Ville de Lille et LMCU proposent d'aménager la rue Jeanne d'Arc et l'ensemble de ces rues en même temps.

Compte-rendu du GTV du 16 janvier : ... /... si possible avant l'été 2003

Compte-rendu du GTV du 7 mars 2003 : **Le projet est retenu et sera revu à la hausse lors de la prochaine commission communautaire. ... /... La réalisation est prévue fin juin 2003. ....LMCU- communiquera prochainement les dates des début et fin des travaux... / ...**

**Rue Molière, GTV du 7 mars : en attente des résultats d'une expérience de contresens menée à Lezennes.**

Cette expérience de contresens cyclable sans marquage a été évoquée la première fois au GTV du 28 février 2002. Depuis, on attend. Pourtant un simple arrêté municipal de l'adjoint au maire chargé des déplacements suffirait pour autoriser la circulation à contresens des cyclistes et nous éviter ainsi les pavés et la circulation de la dangereuse Porte de Paris.

Julien Dubois

## Cyclofiches

**Premier bilan : Nous avons rédigé 27 fiches de proposition. Transmises à la Ville de Lille, ces fiches sont ensuite dispatchées entre les différents services municipaux et communautaires compétents.**

Les cyclofiches traitant des problèmes liés aux mobiliers urbains, aux panneaux de signalisation et au revêtement de chaussée sont plus rapidement traitées que celles nécessitant d'aplanir des bordures ou de reconsidérer les marquages au sol sur la voirie. Le retour des réponses à nos propositions a encore du mal à se faire : certains problèmes ont été traités mais nous l'avons constaté nous-même in situ. Mais la concertation par le biais des cyclofiches est encore en rodage et il est normal que le système se mette doucement en place. L'A.D.A.V. souhaiterait qu'une instance de concertation traitant spécifiquement des cyclofiches se réunissent régulièrement pour avoir le temps d'aborder tous les autres points à l'ordre du jour du Groupe Travail Vélo de Lille.

**Cyclofiches en cours, abordée aux GTV du 16 janvier 2003 et du 7 mars 2003**

**Cyclofiche n°2** : Dans l'impasse des Weppes, l'A.D.A.V. propose d'aplanir la bordure. Le conseil de quartier y est favorable et cela profiterait également aux personnes à mobilité réduite. Cependant LMCU émet des réserves sur la cohabitation piétons-cyclistes au niveau de la passerelle en bois. A voir avec Marc SANTRE, l'adjoint aux déplacements au prochain GTV.

**Cyclofiche n°3** : La bordure de trottoir de la **rue du Cirque** sur aplani sur 1 mètre de large pour permettre aux cyclistes venant de l'impasse des Weppes et de la rue Masurel de rejoindre le Parvis de la Treille. Pas de date de travaux définie.

**Cyclofiche n°4** : bordure du **boulevard Carnot** traitée au mois de mars (voir page 4)

**Cyclofiche n°7** : **boulevard de Belfort** à hauteur de la rue Jean Jaurès, le problème du rétrécissement de chaussée rendant dangereux le doublement des cyclistes le long de l'îlot central sera traité à l'occasion du marquage de bandes

cyclables sur ce boulevard dès septembre-octobre.

**Cyclofiche n°8 à 14** : **Rue Nationale**, proposition de l'A.D.A.V. de prolonger les bandes cyclables et couloir mixte bus vélo jusqu'aux carrefours. En attente de l'avis de l'adjoint aux déplacements.

**Cyclofiche n°18** : **Lille-Grand Palais**, rendre facultatif l'usage de la piste cyclable du boulevard des Cités Unies dans le sens Lille Fives (détour, présence régulière de gravillon, mini-feu rouge en défaveur des cyclistes, réinsertion dangereuse à l'entrée de la rue Pierre Legrand). En attente de l'avis de l'adjoint aux déplacements qui seul peut prendre l'arrêté.

**Cyclofiche n°26** : **Rue Ghandi**, une poubelle sur le trottoir gênait la manœuvre des cyclistes rejoignant ou quittant la plaine Winston Churchill. Elle a été retirée.

Julien Dubois

## • Rue Masséna

le projet est également retenu et sera réalisé avant fin juin. Il s'agit d'un contresens. Néanmoins, il faut voir avec Marc SANTRE (absent à cette réunion) l'option à retenir à l'angle des rues Ratisbonne/Jean sans Peur :

marquage ou mini-giratoire (matériau bombé au centre, bordure A2, anneau extérieur à zéro en résine). Le mini-giratoire semble apporter plus de lisibilité et de sécurité.

## • Rue Edouard Delesalle : côté Molinel le stationnement en

de la proposition qu'avait précédemment faite l'A.D.A.V. de remettre le boulevard Louis XIV à double sens pour lui rendre un caractère plus urbain et pacifier la circulation.  
A suivre.

## • Futur parc J-B Lebas : Atelier Urbain de la Poudre aux yeux

Les propositions de l'A.D.A.V. concernant la circulation des cyclistes n'ont à aucun moment été étudiées sérieusement. Et pour cause : les observations écrites et esquisses envoyées dans les délais impartis n'ont jamais été transmises à l'urbaniste comme s'était engagé à le faire la Ville de Lille.

Malgré ma présence assidue à toutes les réunions, l'A.D.A.V. n'a donc pas réussi à faire entendre sa petite voix dans la cacophonie organisée des Ateliers Urbains de Proximité de la Ville de Lille.

épi devient longitudinal avec la bande cyclable (à contresens) entre stationnement et trottoir. Puis la bande cyclable bascule en chaussée dans la continuité de la rue. -LMCU- doit communiquer le planning d'intervention, le mieux serait juin.

Pour info, le prochain GTV de la ville de Lille à lieu le lundi 12 mai 2003 à 14 heures.

## • Rue du Port

Le projet recueille un avis favorable mais il est souhaitable de poursuivre l'étude jusqu'à la rue Jules Lefebvre. Pas de date d'intervention pour le moment, prévoir la réalisation de ce projet au 1er semestre 2004.

## • Boulevard de la Liberté... pour les bus et les cyclistes aussi !

Il semblerait que la Ville de Lille prévoie d'aménager dans cette artère une voie bus à contresens en réduisant le nombre de voies autos à 3. Les bus pourront ainsi rejoindre la voie en site propre du futur parc JB Lebas.

On imagine les réticences que vont devoir affronter les adjoints lillois tant dans les services techniques qu'auprès de la population. Pourtant, il semblerait qu'ils réussissent peu à peu à imposer cette idée simple : quand on réduit la place de la voiture en ville, on diminue le trafic automobile.

A priori, mais ça reste à confirmer, les cyclistes seront autorisés à emprunter cette voie bus à contresens. Si ce réaménagement a bien lieu, nos habitudes de circulation devraient être chamboulées.

Ce projet s'inscrit dans la logique



Fac de médecine de la Catho : vélos des étudiants en attente du contresens de la rue du Port

Résultat : l'urbaniste n'a entendu que les propositions de la salle qui l'arrangeaient.

Deux retombées positives cependant pour les cyclistes avec ce projet : suppression d'un parking sauvage de 1000 places, encore bravo aux élus pour leur courage politique et une nouvelle adhésion à l'A.D.A.V. ... En effet, à la fin de la dernière réunion de concertation, tout est bouclé, élus et techniciens découvrent entre

eux pour la première fois une copie des esquisses que j'avais amenée avec moi et se marrent doucement. Un collaborateur d'Eric QUIQUET se rendant compte que j'assiste à la scène un peu dépité, se détache du groupe et vient à ma rencontre en me demandant si je connais un moyen de rafistoler son vélo hollandais.

Je lui ai donné le téléphone de Jean.

Julien Dubois

## Interview

# VENI, VIDI ET VINCI-clistes

Depuis septembre 2002, la société VINCI, leader des parcs de stationnement en France et très implantée dans la région ( 7 parkings à Lille, 1 à Tourcoing, 1 à Dunkerque et 1 à Boulogne/mer) prête gratuitement des vélos VTC à sa clientèle. Ces vélos de bonne qualité et bien entretenus disposent d'un panier à l'avant.

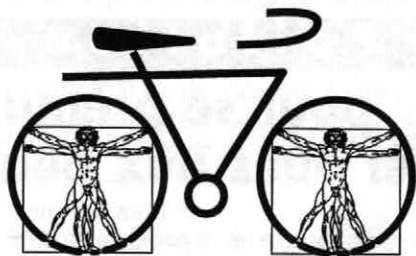
VINCI prête des sacoches et même des sièges-bébés. M. Leclercq, gérant du parc d'Euralille, a accepté de dresser un premier bilan de l'opération.

**L'Heurovélo :** Pourquoi avez-vous lancé cette opération ?

**M. Leclercq :** "Les parcs ne sont plus des "trous noirs". Pour nous, devant l'évolution urbaine, il nous paraissait évident d'offrir de nouveaux services à notre clientèle. C'est la raison pour laquelle nous avons mis en place plusieurs services gratuits comme le prêt de parapluies, de cabas et bien sûr de bicyclettes. Il est certain qu'il y a dix ans, nous n'aurions jamais tenté cette opération.."

**L'Heurovélo :** Quel bilan tirez-vous des premiers mois de l'expérience ?

**M. Leclercq :** "Nous n'avons pas encore établi le bilan de ces nouveaux services. Le seul constat est que ce sont plutôt les Belges ou les Néerlandais qui empruntent nos vélos. La gratuité des vélos les surprend. Nous attendons le printemps pour dresser un bilan car l'hiver n'est pas propice à la



pratique du vélo en ville et notamment dans le Nord."

**L'Heurovélo :** Un cycliste peut-il utiliser votre parking pour sa bicyclette ?

**M. Leclercq :** " Non, essentiellement pour des raisons de sécurité. Le parking, à l'époque de sa construction, n'a pas été conçu pour y rentrer à vélo. Les clients qui prennent nos bicyclettes doivent passer par l'escalier ou prendre nos ascenseurs pour sortir. Je me suis renseigné pour créer dans nos parcs des garages à vélos fermés mais

cela n'intéressait pas grand monde. On a essayé au début avec les étudiants de l'ESC (école de commerce installée à Euralille ; NDLR) mais c'était l'anarchie, on a donc arrêté."

Dans la plaquette "Un parking + un vélo" édité par VINCI, la société souligne plusieurs faits comme le respect de l'environnement, parle de la Journée sans voitures et indique que 3 européens sur 4 estiment que les effets de la circulation automobile ne sont plus supportables en milieu urbain.

Tout ceci est très positif et encourageant pour le développement du vélo en ville quand on connaît le poids de VINCI en France (150 parkings répartis dans 60 villes proposent 5000 vélos). Le seul (petit) problème serait le manque de signalisation et d'information aux entrées des parcs sur ce service offert.

Propos recueillis par Yves Maerten

# Un facteur sachant rouler

L'Heurovélo souhaitait depuis longtemps rencontrer un facteur à vélo. La Poste ne compte pas moins de 27.000 facteurs qui font leur tournée ainsi (sur un total de 100.000 préposés). Facteur depuis dix ans dans la métropole lilloise, André, 36 ans, est un vrai amoureux de la bicyclette. Il fait du vélo pour sa tournée quotidienne mais également pour ses loisirs et ses courses ayant renoncé à la voiture. L'Heurovélo est allé à la rencontre de ce facteur-cycliste convaincu et passionné.



• **André :** "La Poste encourage la distribution du courrier à vélo car elle fait de grosses économies par rapport aux facteurs qui distribuent en voiture. Mais il a fallu se battre pour obtenir de bons vélos car au début, j'avais un vélo pas du tout adapté aux conditions de travail. Il faut savoir que nous portons en moyenne 50 kg de courrier. Avec du mauvais matériel, c'était pas idéal."

**L'Heurovélo :** Combien de kms faites-vous par jour ?

• **André :** "Ma tournée est assez courte, 2 à 3 kms mais je marche aussi beaucoup, heureusement j'aime bien marcher aussi."

**L'Heurovélo :** Quels sont les avantages et les inconvénients du vélo pour un facteur ?

• **André :** "D'abord, un gain de temps, une mobilité accrue avec un peu d'acrobatie car un vélo de 20 kg plus 50 kg de courrier demande beaucoup d'habileté, et puis une moindre fatigue par rapport à ceux qui disposent d'un pousse-pousse. C'est quand il pleut ou qu'il y a du vent que c'est moins agréable. Ce qui est vraiment pénible, c'est le manque de respect des automobilistes. Les voitures se sentent déresponsabilisées des cyclistes qui roulent sur un aménagement cyclable, et c'est là que ça devient dangereux. Personnellement, je n'ai pas peur, j'ai des yeux

dans le dos mais il faut quand même faire hyper-gaffe."

**L'Heurovélo :** Que pensez-vous des aménagements cyclables en ville ?

• **André :** "Je trouve que les bandes cyclables avec juste un trait de peinture ne sont pas sécurisantes, les voitures ne les respectent pas toujours. Il vaut mieux pas de bande qu'une bande mal conçue.

Et puis il y a un problème de continuité entre les pistes cyclables. Des fois, la piste ou la bande s'arrête subitement sans raison. Il y a aussi les problèmes de nettoyage des pistes, et les feux rouges sur la piste du Grand Boulevard (reliant Lille à Roubaix et Tourcoing NDLR) qui incitent à les brûler car

ils sont nombreux et très longs. Le cycliste est le dernier à avoir le droit de passer."

**L'Heurovélo :** Vous n'avez plus de voiture, pour quelle raison ?

• **André :** "J'ai eu une voiture et puis un jour, au moment où je devais faire des réparations, j'ai décidé de m'en séparer. Pour moi, renoncer à la voiture est un acte politique. La voiture, c'est très polluant, ça prend de la place dans l'espace urbain et ça coûte cher. Il faut ouvrir les yeux, une voiture, c'est une verrue en ferraille, c'est moche, ça défigure l'espace urbain. Et puis, mettre en route 2 tonnes pour

vous transporter, c'est ridicule. Je suis devenu un militant de la cause cycliste, je fais mes courses à vélo, je vais voir ma famille, ça me fait des sorties de 100 à 300 kms le week-end. Bien sûr, on passe pour un plouc sans voiture. D'ailleurs, je trouve que le look à vélo, c'est très important, il faut être bien habillé quand on fait du vélo. Si on veut toucher les gens, c'est important de garder une apparence propre. En tout cas, je suis un défenseur du vélo auprès de mes collègues."

Propos recueillis par Yves Maerten

## Pollution

### Quelques conseils pour se prémunir des polluants atmosphériques aux beaux jours

• **Eviter les axes encombrés**

Les rues et boulevards autoroutiers principaux sont des sources de pollution majeures; ne pas hésiter à rallonger un peu son parcours pour circuler dans des rues moins encombrées.

• **Fuir les embouteillages**

Un cycliste "pris dans un bouchon" doit rapidement s'en dégager, quitte à s'échapper par les trottoirs. En suivant le conseil n°1, ce cas de figure doit être rare. En fuyant courageusement les pots d'échappement, vous démontrez qu'un vélo est la meilleure solution aux aberrations de la circulation automobile. N'oubliez pas de ricaner auprès des conducteurs, c'est toujours ça de pris.

• Choisir de **pédaler** (quand c'est possible) **entre le sens du vent et l'axe des voitures**, évitant ainsi que les gaz d'échappement ne vous asphyxient complètement.

• Dans une rue à sens unique, un jour de grand soleil et sans vent, **préférer le côté ombragé de la rue**. En effet, un léger flux d'air circule toujours du côté ombragé vers le côté au soleil. Le côté ensoleillé de la rue est donc toujours plus pollué que le côté à l'ombre (cela a été prouvé scientifiquement).

• **Eviter les heures de pointe** quand c'est possible, surtout le matin quand les moteurs encore froids sont les plus redoutables pour nos pauvres poumons.

• **Ralentir sa vitesse lors des pics de pollution**, afin de moins absorber d'air (sale) ou reporter même son déplacement. Ces pics de pollution sont fréquents dans la région quand le vent s'est absenté ou en fin de journée (effet d'accumulation). Si cela n'est pas possible, investir dans un bon masque car malheureusement, les foulards et masques anti-poussières sont totalement inefficaces.

Yves Maerten

**E** n plein dans la figure

Pourquoi les cyclistes sont-ils moins agressifs que les automobilistes ?

1/ L'effort physique que nécessite l'usage du vélo fait qu'ils ont moins d'énergie à gaspiller.

2/ ils savent que certains automobilistes sont capables de se servir de leur véhicules comme d'une arme. Dans ces cas, c'est le pot de terre contre le pot de fer.

Peter USTINOV a d'ailleurs déclaré " La voiture est le seul endroit au monde ou des musiciens, des académiciens, des hommes politiques, des gens très bien deviennent des cons !". J'ignore si elle est le seul endroit ou se produit cette transformation mais de nombreux cyclistes et piétons (vivants ou morts) pourront confirmer.

3/ Le fait de se déplacer lentement leur donne plus de temps pour réfléchir. De plus ils ne peuvent pas toujours rattraper le conducteur ayant mis leur vie en danger donc à l'origine de leur colère.

Petits conseils pratiques lors d'une discussion avec l'automobiliste : Relevez si possible le numéro d'immatriculation de l'auto avant même d'engager la conversation (cela permet de rappeler à l'automobiliste qu'il n'est pas l'abri de poursuites judiciaires en cas d'agression). Restez poli. Assurez-vous qu'il y a des témoins. Prévoyez une issue de secours. Si le ton monte, citez le numéro d'immatriculation. Si cette citation est sans effet, mieux vaut stopper la discussion.

Petits conseils pratiques lors d'une discussion avec l'automobiliste : Relevez si possible le numéro d'immatriculation de l'auto avant même d'engager la conversation (cela permet de rappeler à l'automobiliste qu'il n'est pas l'abri de poursuites judiciaires en cas d'agression). Restez poli. Assurez-vous qu'il y a des témoins. Prévoyez une issue de secours. Si le ton monte, citez le numéro d'immatriculation. Si cette citation est sans effet, mieux vaut stopper la discussion.

**U** n monde parfait

Je l'ignorais mais je travaille désormais en étroite collaboration avec les voleurs de bicyclettes : Je me charge du volet "prévention". J'ai pour mission d'informer les cyclistes sur la manière de protéger le vélo du vol et le type d'antivol à utiliser. Ignorant également cette collaboration, les voleurs se chargent néanmoins du volet "répression" et dérobent les bicyclettes des personnes n'appliquant pas mes conseils.

Je l'ignorais mais je travaille désormais en étroite collaboration avec les voleurs de bicyclettes : Je me charge du volet "prévention". J'ai pour mission d'informer les cyclistes sur la manière de protéger le vélo du vol et le type d'antivol à utiliser. Ignorant également cette collaboration, les voleurs se chargent néanmoins du volet "répression" et dérobent les bicyclettes des personnes n'appliquant pas mes conseils.

**C** irconstances aggravantes

Vis à vis du stationnement illégal, certains Lillois s'étonnent du laxisme des autorités locales. La fourrière ne peut pas être plus active. En effet, son (petit) parking est saturé aussi bien par des voitures que par des épaves. Difficile dans de telles conditions d'être efficace. Bien entendu, la mairie se préoccupe de ce sujet et envisage sérieusement de modifier son slogan pour 2004. LILLE 2004 : Capitale européenne du stationnement sur les trottoirs et aménagements cyclables !

Vis à vis du stationnement illégal, certains Lillois s'étonnent du laxisme des autorités locales. La fourrière ne peut pas être plus active. En effet, son (petit) parking est saturé aussi bien par des voitures que par des épaves. Difficile dans de telles conditions d'être efficace. Bien entendu, la mairie se préoccupe de ce sujet et envisage sérieusement de modifier son slogan pour 2004. LILLE 2004 : Capitale européenne du stationnement sur les trottoirs et aménagements cyclables ! Eh oui, le civisme n'a rien à voir avec la culture. Alors inutile de parler de répression.



La voie sacrée de Lille 2004 : la rue nationale où trône un îlot 2004

**M** anifest'action en chaussons

Les manifest'actions nécessitant beaucoup d'attention, je vous propose d'en faire une, pénard, en pantoufles. Il s'agit d'interpeller votre maire sur un ou plusieurs points vous tenant à cœur. Par exemple : création de stationnement vélo, de contresens cyclables, stationnement des véhicules routiers sur les (déjà trop rares) aménagements cyclables, etc. Cela ne vous dispense pas de remplir une cyclofiche pour appuyer votre demande. Rien ne vous empêche de le (ou la) féliciter pour une (ou plusieurs) réalisations.

Les manifest'actions nécessitant beaucoup d'attention, je vous propose d'en faire une, pénard, en pantoufles. Il s'agit d'interpeller votre maire sur un ou plusieurs points vous tenant à cœur. Par exemple : création de stationnement vélo, de contresens cyclables, stationnement des véhicules routiers sur les (déjà trop rares) aménagements cyclables, etc. Cela ne vous dispense pas de remplir une cyclofiche pour appuyer votre demande. Rien ne vous empêche de le (ou la) féliciter pour une (ou plusieurs) réalisations.

**A** rrêts intempestifs à LILLE (et ailleurs)

Le stationnement illégal sur les aménagements cyclables et piétonniers (trottoirs et passages protégés) s'effectue avec la bénédiction des différents services de police. Si vous ne me croyez pas, allez donc faire un tour rue Nationale... ou boulevard Vauban, aux heures de sortie d'école, face à l'établissement scolaire Thérèse d'Avila... ou rue de Pas avec le contresens cyclable transformé littéralement en file de stationnement, ...ou encore boulevard Louis XIV, au niveau du café « Le Versailles », à deux pas de la Gendarmerie Nationale... ou rue des Déportés, à proximité du Commissariat Central avec son passage protégé squatté toute la journée par les camionnettes de la Police Nationale !

Le stationnement illégal sur les aménagements cyclables et piétonniers (trottoirs et passages protégés) s'effectue avec la bénédiction des différents services de police. Si vous ne me croyez pas, allez donc faire un tour rue Nationale... ou boulevard Vauban, aux heures de sortie d'école, face à l'établissement scolaire Thérèse d'Avila... ou rue de Pas avec le contresens cyclable transformé littéralement en file de stationnement, ...ou encore boulevard Louis XIV, au niveau du café « Le Versailles », à deux pas de la Gendarmerie Nationale... ou rue des Déportés, à proximité du Commissariat Central avec son passage protégé squatté toute la journée par les camionnettes de la Police Nationale !

**L** es automobilistes lillois en première place !

D'après le palmarès de la revue "AUTO PLUS", les automobilistes lillois sont les plus courtois de France. Super-victime partage t-il ce sentiment ?

D'après le palmarès de la revue "AUTO PLUS", les automobilistes lillois sont les plus courtois de France. Super-victime partage t-il ce sentiment ? Si nous nous fions à ce palmarès, nous serions donc des cyclistes chanceux.

D'après le palmarès de la revue "AUTO PLUS", les automobilistes lillois sont les plus courtois de France. Super-victime partage t-il ce sentiment ? Si nous nous fions à ce palmarès, nous serions donc des cyclistes chanceux. En conséquence, une pensée compatissante pour les cyclistes des autres métropoles s'impose.

**G** affes, boulettes, & bévues

Rue Nationale à Lille, un îlot refuge pour piétons a été élargi : la continuité cyclable n'est désormais plus assurée. D'ailleurs la bande cyclable a été « grattée » à cet endroit. Conséquence : les cyclistes se verront gratifier d'une belle queue de poisson par tous les automobilistes pressés qui voudront se faufiler à tout prix avant les cyclistes plutôt que de patienter quelques secondes.

Rue Nationale à Lille, un îlot refuge pour piétons a été élargi : la continuité cyclable n'est désormais plus assurée. D'ailleurs la bande cyclable a été « grattée » à cet endroit. Conséquence : les cyclistes se verront gratifier d'une belle queue de poisson par tous les automobilistes pressés qui voudront se faufiler à tout prix avant les cyclistes plutôt que de patienter quelques secondes.

En plus, après les travaux, cela incitera aussi les automobilistes à stationner au milieu de la chaussée (comme cela se fait rue du faubourg de Roubaix à proximité du pont d'Erfurt). Reste à savoir combien de temps il faudra à l'adjoint au maire chargé des déplacements, pour corriger cette négligence ? Dommage qu'on ne voit pas apparaître aussi spontanément dans les rues de Lille les aménagements cyclables promis depuis les dernières élections.

**I** lot central = piège à cycliste

Le 27 mars 2002, lors d'une manifest'action, une trentaine de membres de l'ADAV avaient protesté contre l'absence d'aménagements cyclables rue Jean Jaurès (Villeneuve-d'Ascq) à hauteur de la station de métro du même nom. A cet endroit, deux îlots d'une largeur variant de 3,4 mètres à 5 mètres sur une distance de 300 mètres ont été réalisés en 1998 bien après la loi sur l'air.

Le 27 mars 2002, lors d'une manifest'action, une trentaine de membres de l'ADAV avaient protesté contre l'absence d'aménagements cyclables rue Jean Jaurès (Villeneuve-d'Ascq) à hauteur de la station de métro du même nom. A cet endroit, deux îlots d'une largeur variant de 3,4 mètres à 5 mètres sur une distance de 300 mètres ont été réalisés en 1998 bien après la loi sur l'air.

**Pourquoi un tel aménagement ?**

Cela permet de réaliser une voie de tourne-à-gauche pour les automobilistes désirant accéder à la rue Louis-Constant et de favoriser la fluidité du trafic automobile... au détriment de la sécurité des cyclistes, hélas ! Avec cet îlot central, le dépassement par l'automobiliste ne peut se faire qu'à condition de frôler le cycliste. Normalement l'automobiliste est censé rester sagement derrière le vélo et attendre de pouvoir le doubler réglementairement ( un mètre de distance de sécurité ; 1,5 mètre hors-agglo). Mais 300 mètres coincé derrière un cycliste c'est long !

Cela permet de réaliser une voie de tourne-à-gauche pour les automobilistes désirant accéder à la rue Louis-Constant et de favoriser la fluidité du trafic automobile... au détriment de la sécurité des cyclistes, hélas ! Avec cet îlot central, le dépassement par l'automobiliste ne peut se faire qu'à condition de frôler le cycliste. Normalement l'automobiliste est censé rester sagement derrière le vélo et attendre de pouvoir le doubler réglementairement ( un mètre de distance de sécurité ; 1,5 mètre hors-agglo). Mais 300 mètres coincé derrière un cycliste c'est long !

Enervement (pour l'automobiliste) et insécurité (pour le cycliste) garantis. D'ailleurs même les cyclistes avertis préfèrent circuler sur le trottoir à cet endroit plutôt que de goûter aux joies de la « mixité du trafic » !

Enfin, tout cycliste qui aurait la mauvaise idée de remonter par la droite la longue file de véhicules coincés dans les bouchons (il y en a quand même !) sera stoppé net en cas d'ouverture inopinée de portière. Un de mes collègues en a fait récemment l'expérience. Conséquence: un mois d'arrêt de travail.

# Bandes cyclables en zones rurales : un manque d'entretien coupable...

Si j'utilise la bicyclette pour mes déplacements en ville, je pratique surtout le cyclotourisme. Je suis donc amené à utiliser les bandes cyclables aménagées à l'extérieur de la métropole quand j'emprunte les voies les plus fréquentées par les voitures et les véhicules utilitaires.

Signe positif : au fur et à mesure des rénovations, la DDE crée de plus en plus de bandes cyclables. Elles permettent aux cyclistes d'être un peu plus éloignés des véhicules (surtout les poids lourds) qui les frôlent et de conserver une « marge de manœuvre » dans les tourbillons. Malheureusement, les élus et techniciens ne roulent pas à bicyclette sur les bandes cyclables qu'ils ont créées et se contentent de les observer de leur véhicule. Ils ne voient donc, la vitesse aidant, que des bandes d'asphalte en bon état, et ne comprennent pas que bon nombre de cyclotouristes le dimanche matin ne les utilisent pas... Messieurs les élus et techniciens, utiliserez-vous avec votre voiture une chaussée neuve mais encombrée de morceaux de briques, voire de pavés et de coulées de boue ? Sans doute que non. Eh bien ! ce sont les conditions, toutes proportions gardées, que rencontrent les cyclistes qui empruntent les bandes cyclables que vous avez fait aménager.

## Des bandes cyclables "dépotoirs"

En effet, à longueur d'année les véhicules chassent de la chaussée tous les déchets qui s'y trouvent, la plupart du temps des cailloux. Ils échouent sur les bandes cyclables qui ne sont jamais nettoyées et deviennent de véritables « dépotoirs ». On y trouve : le reliquat des cailloux qui n'a pas été asphalté quand la DDE rénove une chaussée (la couche peut atteindre quelques centimètres pendant des

mois), les débris de verre et de collisions, les canettes de bière brisées, vestiges des retours mouvementés de boîte, les vendredis et samedis soirs (les passagers des véhicules achètent des packs dans les magasins et les boivent en roulant), les traînées de boue et les mottes de terre glaise que les agriculteurs étendent généreusement puisque la route, toute la route, leur appartient (1)...

## 3 crevaisons / 10 000 km

J'ai parcouru plus de 10 000 kilomètres depuis le début de l'année dernière. J'ai crevé trois fois. Trois fois sur une bande cyclable. Les cyclotouristes achètent en général des pneus de bonne qualité, résistants et confortables, dont les prix sont en moyenne de 15 euros l'unité (certaines marques dépassent 30 euros). Les crevaisons sur les bandes cyclables rendent souvent le pneu inutilisable. Alors, vous comprenez, messieurs les élus et techniciens, pourquoi les cyclistes (2) dédaignent souvent les bandes cyclables.

Bien entendu, rouler sur les voies de circulation des voitures et des camions ramène le risque de collision au premier plan. Aussi souvent n'avons-nous pas le choix et devons-nous rouler au milieu des débris divers. Comme d'ailleurs les familles qui prennent le relais des cyclotouristes le dimanche après-midi sur les itinéraires proches de leur domicile. Croyez-vous, messieurs les élus et techniciens, que ce soit plus rassurant pour les parents qui doivent surveiller les tours de roue parfois hésitants de leurs enfants ?

Je ne pense pas un seul instant que vous laissiez longtemps des routes encombrées de déchets divers qui risquent de provoquer un accident automobile. Certaines bandes cyclables (vers Verlinghem notamment) n'ont pas été nettoyées depuis plus... d'un an. La bande cyclable qui emprunte le pont à l'extrémité de l'avenue de l'Hippodrome (vers Verlinghem) est souvent impraticable, tellement on y trou-

ve de cailloux. Vers Capinghem, des véhicules y stationnent souvent... On observe les mêmes carences à l'est de la métropole.

Il y aurait encore beaucoup à dire, notamment sur la conception et la construction elles-mêmes, les parcours fantaisistes pour éviter un carrefour, un giratoire, un abribus..., les ruptures de matériaux, les bordures à escalader, la mise hors gel ou hors inondation des routes qui, en surélevant les chaussées, mettent les cyclistes en plein vent...

Tout a été fait pour les automobilistes depuis la fin de la guerre. Aujourd'hui, vous commencez, messieurs les élus et techniciens, à vous intéresser aux « électeurs-cyclistes », mais sans descendre de vos voitures.

Il y aurait pourtant une solution simple. Il suffirait que vous consacriez une demi-journée tous les deux mois (ou plus selon le réseau sous votre autorité). Pendant cette demi-journée, vous pourriez parcourir une trentaine de kilomètres sur les bandes cyclables et bien entendu avec votre bicyclette (soit 15 km/h), soit encore deux heures, auxquelles vous auriez à rajouter les temps de pose pour noter vos remarques. En toute modestie, cela n'est pas impossible. Il est même d'ailleurs possible que vous y preniez goût (à la bicyclette, pas aux cailloux, aux tessons de cannettes et aux crevaisons)... C'est en effet un excellent moyen d'évacuer le stress et il arrive qu'en soliloquant sur son vélo, on trouve de bonnes idées...

Jean-Luc Uyttendaele - Lambersart

(1) Et plus encore les petites routes qui serpentent entre les champs et où tous les cyclistes, à commencer par les plus jeunes, sont à l'abri des voitures. On y a parfois l'impression de rouler sur des pistes. Quand on y regarde bien, on s'aperçoit que ce sont toujours les mêmes exploitants agricoles qui s'approprient ainsi le domaine public...

(2) Les cyclotouristes roulent souvent en groupe. C'est plus facile pour un tas de raisons, notamment les plus faibles étant protégés du vent par les plus forts. Mais l'inconvénient majeur est que seuls les premiers peuvent voir les pièges et les éviter. On comprend donc pourquoi les groupes ont plutôt tendance à rouler là où il n'y a pas de débris divers.

## Mettre son bras pour aller tout droit

La lettre de Gérard Hochin de Watrelas s'est perdue dans nos dossiers, mais cet ADAVien qui, il y a cinq ans, alors qu'il avait 63 ans a parcouru un périple de 4550 kilomètres en France en trente jours nous donne le conseil pratique suivant.

Une auto, à ma hauteur a viré à droite alors que je souhaitais aller tout droit. Résultat: la chute. Cette expérience, j'y ai eu droit plusieurs fois. Alors, j'ai trouvé cette solution simple pour faire connaître mon intention d'aller tout droit, à savoir: allonger le bras vers l'avant en faisant plusieurs fois le mouvement de haut en bas et de bas en haut, en somme, se conduire comme un sémaphore. Et jusqu'à présent, ça marche! Utilisez le bras droit ou le bras gauche (plutôt le gauche), mais pas nécessairement les deux. Cela paraîtrait suspect. Vous pouvez vous servir sans remords de cette idée, je ne l'ai pas fait breveter: elle est très pratique aussi dans les ronds-points.

A vous d'essayer !

## Réductions sur achat de vélos et pièces

### LES VÉLOCISTES CI-DESSOUS OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS DE L'ADAV

(sur présentation de la carte de l'année).

**Cycles et Motos Neufs-Occasions Alain PEUCELLE**

28, rue des Hautes Loges  
59 700 MARCQ-EN-  
Barceul  
Tél. : 03 20 72 62 22

6% sur achat de vélo  
10% sur les pièces (hors promotion)

**Cycles-cyclos-scooters Peugeot-MBK Michel WICQUART**

12, rue A.Bailly  
59700 MARCQ-EN-  
Barceul  
Tél. : 03.20.98.32.40

Remise

**Cycles FALLET**

4 bis, av. Robert Schumann  
59 370 MONS-EN-Barceul  
Tél : 03.20.04.47.01

Remise

**VANDERDONCKT**

58, rue du maréchal FOCH  
59 120 LOOS  
Tél : 03.20.07.40.38

10% accessoires  
5% sur les vélos (hors promotion)

**MOBELEC**

167, rue Gambetta  
59000 Lille  
Tél : 03 20 57 98 04

Remise

**Cycles LECOLIER**

64, rue Gambetta -  
59000 LILLE  
Tél. : 03.20.54.83.39

5% sur achat de vélo  
10% sur les pièces (hors promotion)

**VANDERDONCKT FONTAINE**

**Cycles Peugeot**  
1 et 3 rue Roger Salengro  
59260 HELLEMES  
Tél : 03.20.56.52.66

10% sur les accessoires  
5% sur les vélos (hors promotion)

**Cycles BONDUE**

3, rue du Général Sarrail  
59100 Roubaix  
Tél : 03 20 73 62 16

10% sur accessoires et vélos

**Lambersart Cycles**

11, rue du Bourg  
59 130 Lambersart  
Tél. 03 20 93 99 38

5% sur achat de vélo  
10% sur les pièces (hors promotion)

# Département cherche cyclistes pour ralentir la circulation !

Par le plus grand des hasards, j'ai eu l'occasion de découvrir dans la mairie de Cas- sel (Nord), sur le tableau réservé à l'affichage administratif, le compte-rendu, à l'en- tête du Conseil Général du Nord, d'une réunion en date du 17 juin 2002, consacrée au Plan routier, et plus particulièrement à la situation de la rue Foch.

A la question de l'un des partici- pants qui demandait si l'on ne pourrait pas envisager la créa- tion d'une piste cyclable, Mon- sieur Gillio (responsable de l'Unité territoriale de Dun- kerque est-il précisé), indique d'abord que l'aménage- ment cyclable en aggro- mération n'est pas de la compétence du Départe- ment, puis il ajoute que "Les cyclistes, en aggro- mération, sont souvent réinsérés dans la circula- tion générale de manière

à obliger les automobilistes à ralentir". J'avoue avoir été telle- ment stupéfait par ce passage que je me suis empressé de le noter. Peut-être les hautes ins- tances de l'ADAV ont-elles l'ha- bitude de ce genre de propos, mais pour le cycliste de base, ça fait fran- chement froid dans le dos (au sens propre comme au sens figu- ré !). Nos techni- ciens, nos élus donc également, jouent ainsi sciemment avec nos vies pour ralentir les automobilistes. On a trouvé mieux que le gendarme couché, voici le cycliste à vélo, offert en sacri- fice pour ralentir la circulation ! Quand on pense à tous ceux qui en sont morts, à tous ceux qui se sont retrouvés coincés contre un trottoir ou une autre voiture, qui n'ont dû la vie sauve qu'à un geste déses- péré, on mesure le caractère littéraire-

ment provocant du propos départemental.

Colère un peu retom- bée, je voudrais maintenant faire une proposition constructive. Après tout, puisque nous sommes des auxiliaires de la sécurité automobile, qu'on nous donne vraiment les moyens de la faire respecter !

### Chair à camions

D'abord, il faudrait que les auto- mobilistes sachent ce que nous sommes. Un uniforme nous permettrait d'être clairement identi- fiés et reconnus. Puis il faudrait également que nous ayons vrai- ment la possibilité de faire res- pecter le code de la route. Je pense qu'il serait donc raison- nable de nous confier les instru- ments d'une véritable autorité (carnet de contravention,...) Peut-être aura-t-on du coup réinventé les "hirondelles" de jadis...

Reste à méditer sur l'histoire et sur notre région. En 14, nos aïeux servaient de chair à canons. Un siècle plus tard, grâce au Département, nous connaissons notre destinée : chair à camions.

Pascal Allard

• mieux  
• que le  
• gendarme  
• couché,  
• le cycliste  
• à vélo

### Vélos pas chers

Aux nombreuses demandes que nous recevons chaque jour pour des vélos pas chers, nous devons vous présenter

l'action de M. Crosetti, de la MJC de Phalempin qui retape des vélos qu'on lui donne et les revend à des prix sympas (à partir de 25,30 euros et des vélos de la Poste pour 80 euros). Ce retraité bénévole est basé à Phalempin, à 15 km au sud de Lille (gare TER à 500 m), au 75 de la rue Foch dans une immense friche industrielle. Son stock est important et il est là tous les jours de 10h à 12h et de 14h à 18h mais il faut mieux téléphoner au 03 20 90 35 00 ou au 06 13 01 27 73. Les bénéficiaires vont à des associations humanitaires.

Y.M

## BULLETIN D'ADHESION A L'ADAV

Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs,

Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue...

Bulletin à renvoyer à l'Association Droit Au Vélo, 23, rue Gosselet, 59000 LILLE

J'adhère à L'ADAV et recevrai le journal "l'heurO véLO"

Adhésion individuelle .....14 euros

Adhésion chômeur ou étudiant .....8 euros

Adhésion couple .....25 euros

Adhésion famille 25 euros + 1 euro par enfant (3 personnes = 26 euros; 5 personnes = 27 euros ...)

Membre de soutien .....25 euros

Association.....25 euros

Je n'adhère pas mais je souhaite recevoir le journal "l'heurO véLO" .....8 euros

Je souhaite participer aux activités de L'ADAV (précisez éventuellement)

Je voudrais soutenir les actions de L'ADAV et je

fais un don par chèque de .....euros à l'ordre de L'ADAV.

Je souhaite recevoir un reçu fiscal pour ce don.

Prénom : .....

Nom : .....

Adresse : .....

.....

Code postal : ..... Ville .....

Profession : .....

Téléphone : .....

Courriel : .....

Date de naissance : .....

• Vu chez  
• nos cousins  
• québécois :  
• L'Opération  
• vélo-boulot

Cette opération a lieu pen- dant la Féria du vélo de Montréal du 2 au 6 juin plaide pour un transport actif et non polluant et sur- tout pour le plaisir de voyager à vélo : un autre mode de transport, effica- ce, rapide, silencieux, économe et non polluant.

• L'Opération vélo-boulot, (ex Jour V), est une vaste campagne de sensibilisa- tion, de mobilisation et de communication en faveur du vélo pour aller tra- vailler.

• L'Opération vélo-boulot permet par exemple :

- d'accueillir un atelier- vélo dans son immeuble : deux animateurs vien- dront donner des trucs et des conseils pour circuler à vélo en ville, des infor- mations sur les stationne- ments-vélo, les pistes cyclables... de quoi être prêt(e) à enfourcher son vélo dès les premiers beaux jours...

- de mettre un ACTE ! (Association Cycliste de Travailleurs Engagés !) en place dans son entreprise ou son immeuble.

- de créer des regroupe- ments de cyclistes férus de vélo pratique qui souhai- tent améliorer les condi- tions des cyclistes, ou qui veulent simplement péda- liser ensemble.

- de faire installer des aménagements pour les cyclistes dans son « édifi- ce à bureau » (sic)...

De bonnes idées pour fai- re avancer le vélo !



● **Mercredi 7 Mai 19 h "C.A.":** (Conseil d'Administration de l'ADAV)

(en principe tous les premiers mercredi de chaque mois.) MNE, 23, rue Gosselet, Lille.  
Les adhérents y sont les bienvenus. Si vous voulez qu'un sujet soit mis à l'ordre du jour, envoyez nous un mail >adavlille@nordnet.fr, un fax> 0 320 861 556 ou appelez-nous>0 320 861 725

● **Samedi 17 mai Action à vélo de communication et de sensibilisation aux transports alternatifs**

A Lille, dans le cadre du Forum social local Nord-Pas-de-Calais.  
Départ : campus Cité scientifique (Lille I) via mairie de Villeneuve d'Ascq, Auchan V2, rue P. Legrand, gares de Lille, arrivée Grand-Place, Lille.  
Vous êtes invités à vous joindre à cette manifestation pour promouvoir le vélo en ville. Les organisateurs souhaitent que les vélos s'habillent en «auto» (c'est à dire délimitent la surface d'une voiture par rapport à celle d'un vélo) et recherchent de géniaux bricoleurs capables de transformer l'énergie cycliste en énergie électrique (principe de la dynamo) de façon à pouvoir éclairer ou sonoriser un podium. Tous à vos méninges !

● **du jeudi 29 mai au dimanche 1er juin**

**De Paris à Roubaix** L'association Sisyphe organise une grande balade cycliste contact : 03 20 04 14 80

● **vers le jeudi 22 mai De Leeds à Evian**

Des "cycloactivistes" anglais partiront de Leeds pour rejoindre Evian où se tiendra le G8. Ils passeront vers Lille le 22 mai

● **Samedi 31 Mai Fête européenne du vélo**

Départ à 14h à la MNE. Organisée par l'Adav, cette sortie s'adresse à tout le monde et sera plus courte qu'en 2002. Le parcours, en voie de reconnaissance, sera du côté de la Deûle, autour de Wambrechies.

● **Samedi 31 Mai Atelier de petites réparations pour les vélos**

de 9h00 à 12h00, nouveau local de l'association Chti Vélo, avenue Willy-Brandt à Lille (ancien tri postal de la gare Lille-Flandres)

● **Dimanche 1er juin Atelier de petites réparations pour les vélos**

le matin : association Caramel (03 20 04 12 67 demander Zoubir), dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> édition des "Folles 5 heures de la machine à roulettes", maison de quartier Concorde, rue St Vincent de Paul à Mons en Barœul.

● **Samedi 14 juin Broc'à vélo à Roubaix** organisée par la Ressourcerie de Roubaix et l'ADAV de 9h30 à 17h00 à l'angle de la rue Saint Hubert et de la rue de Lannoy à Roubaix. Entrée Libre.

Les vendeurs pourront soit vendre eux-mêmes leur vélo soit le déposer à partir de 9h00. Dans le cas d'un dépôt une commission de 10 % sera retenue sur le prix de vente. Les vélos déposés et non vendus devront être retirés à 17h00 par leur propriétaire. L'inscription pour la vente est obligatoire avant le 11 juin 2003 au 03 20 86 17 25. Elle est gratuite pour les adhérents de l'ADAV

● **Samedi 14 juin Balade à vélo "découverte du patrimoine industriel roubaisien"**

Dans le cadre de la Broc'à vélo, à 10h, sur le lieu de la broc'à vélo. Inscription : 3 euros. Durée prévue de la balade : 2 heures.

● **Mercredi 25 juin et samedi 28 Juin Stand de l'ADAV place Rihour**

Dans le cadre des Assises du développement durable, se tenant à Lille du 23 au 28 Juin, l'ADAV a été invité à participer à ce colloque, en tenant un stand d'information place Rihour (le lieu est à confirmer). L'ADAV présentera l'exposition "Cité Mobile-Vélocité". Michel et Julien tiendront la permanence du stand mercredi 23 et nous faisons appel à vous, pour la journée du samedi. Si vous êtes disponibles, contactez-nous, c'est toujours très intéressant de discuter "vélo".

● **Mercredi 25 Juin 14h à 17h et samedi 28 Juin 9h à 13h.**

**Atelier de petites réparations pour les vélos**

Avec Chti Vélo (location et gardiennage de vélos), venez apprendre à réparer votre bicyclette sur le stand de l'ADAV (cf ci-dessus), place Rihour (le lieu est à confirmer). Il s'agira de petites réparations, diagnostics et conseils.

● **Du vendredi 18 au dimanche 27 juillet**

**Dynamobile 2003 Bruxelles- Deutschland- Nederland- Brussel EUREGIO Meuse-Maas / Rhin-Rijn-Rhein**

Dynamobile, c'est un tour de 10 jours à vélo en Belgique, en Allemagne, aux Pays-Bas, pour 150 cyclistes venus seuls ou en famille pour convaincre que le vélo est un moyen de déplacement à part entière. Ces cyclistes transportent leurs bagages, s'entraident, découvrent des régions magnifiques, logent dans des halls de sports, rencontrent les responsables des différentes villes traversées. Une cuisine ambulante les accompagne.

Dynamobile, c'est une démarche européenne, familiale et conviviale. Participer à Dynamobile coûte 200 EUR. (adultes), repas et logement compris - 150 EUR (-18 ans), 100 EUR (-12 ans) ou 2e enfant de même famille - 50 EUR. (-5 ans) ou 3ème enfant de même famille.

Contacts : Dynamobile a.s.b.l. Chaussée de Louvain 617 B 1030 Bruxelles

l'HeuroVélo, journal dérailleur, est édité par l'AssOciatiOn Droit Au VéLO, (ADAV),

23, rue Gosselet, 59800 Lille.  
Tél : 0 320 861 725  
fax : 0 320 861 556

E-mail : [adaville@nordnet.fr](mailto:adaville@nordnet.fr)  
commission paritaire en attente  
périodicité trimestrielle  
conception ADAV

Le numéro : 2 euros  
gratuit pour les adhérents.  
Toute suggestion est la bienvenue.

Directeur de la publication : Yves Maerten,  
Rédacteur en chef : Jean-Pierre Verhille,  
mise en page : JF Charvet,

Ont contribué à ce numéro : Pascal Allard, Michel Anceau, JF Charvet, Philippe Delrue, Jean Dewavrin, Julien Dubois, Stéphane Erouart, Frédéric Héran, Paul Lueur, J2M, Yves Maerten, Jean-Luc Uyttendael

Les articles parus dans l'HeuroVélo sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et ne sauraient engager l'association ADAV.

Imprimé par Technirepro. Tirage : 600 exemplaires

Vu la faible fréquentation de la permanence du mercredi, de 16 h à 18 h 30, nous avons décidé de la supprimer. L'accueil se fera aux heures de travail des salariés et pour être sûr de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de téléphoner avant de vous déplacer. rens au 03 20 86 17 25

Les articles pour le prochain HeuroVélo doivent nous parvenir avant le mercredi 27 Août 2003

**Petite annonce**

**Vends vélo hollandais homme cadre 61 monovitesse, rétropédalage, frein avant à tringle, écarteur guidon commandé (JD authentique)**

150 euros pas cher- s'adresser à l'Adav ou à [ptostain@nordnet.fr](mailto:ptostain@nordnet.fr) ou tél 03 20 63 27 87.

